



Haarlem

Gemeente Haarlem

drs. Cora-Yfke Sikkema

Retouradres : Stadhuis Postbus 511, 2003 Haarlem

Aan de leden van de gemeente Raad

Datum 9 september 2015
Ons kenmerk 2015/ 361028
Contactpersoon LM Meuleman
Doorkiesnummer 0235113386
E-mail lmuleman@haarlem.nl
Bijlage 2
Onderwerp Haarlem doet mee aan de verkiezing Fietsstad 2016

Geachte raadsleden,

Vijf keer eerder -tussen 2000 en 2014- vond de verkiezing voor fietsstad van Nederland plaats. In 2016 is er weer een verkiezing en doet Haarlem mee. Voor deelname zijn 17 vragen beantwoord. In het bijgevoegde document vindt u het resultaat: het bidbook 'Haarlem Fietsstad 2016'.

Er doen dit jaar 9 gemeenten mee. Hiervan zullen er 5 genomineerd worden. De bekendmaking hiervan is 13 oktober. Bij deze gemeenten komt de jury in het voorjaar langs voor een beoordeling (zie bijgevoegd persbericht). Ook als we niet genomineerd worden krijgen we een juryrapport met aanbevelingen.

Met vriendelijke groet,

Drs. Cora-Yfke Sikkema

9 gemeenten stellen zich kandidaat voor Fietsstad 2016

Innovatief thema Bikenomics haalt beste in al goede gemeenten naar boven

Negen gemeenten hebben zich bij de Fietsersbond gemeld omdat ze Fietsstad 2016 willen worden. Het thema van deze verkiezing, "Bikenomics", heeft deze ambitieuze Nederlandse gemeenten geïnspireerd om de waarde van de fiets in hun gemeente nog meer te verzilveren. Het is de zesde keer dat de Fietsersbond de Fietsstad-verkiezing organiseert.

Lijst op alfabetische volgorde

- Arnhem
- Goes
- Groningen
- Haarlem
- Maastricht
- Nijmegen
- Oss
- Purmerend
- Utrecht

Uit deze negen gemeenten die zich kandidaat stelden, nomineert de Fietsersbond dit najaar op basis van ingestuurde documenten (beleid, motivatie) en landelijke cijfers (ongevallenrisico, fietsgebruik, gegevens van de Fietsersbond Routeplanner) vijf gemeenten voor de titel. De genomineerde gemeenten worden bekend gemaakt op het Bikenomics-symposium op 13 oktober te Utrecht. Hier zullen ook de extra prijzen voor beste Fietsregio en het best financieel onderbouwde fietsparkeerbeleid uitgereikt worden.

De uiteindelijke Fietsstad 2016 wordt verkozen door de jury onder leiding van SWOV-directeur Peter van der Knaap. De andere juryleden zijn Ilse Bloemhof, fietsambassadeur van de gemeente Zwolle, onderzoeker transporteconomie Giuliano Mingvaro, Aletta Koster van de Dutch Cycling Embassy en Erna Jansen, hoofdredacteur van vakblad PARKEER24.

De waarde van de fiets

De fietser heeft veel waarde. Het fietsen brengt hemzelf een verbeterde gezondheid, een besparing van brandstofkosten en bovenal plezier. Maar ook voor vele anderen is de fietser een goudmijn. Voor de middenstand, waar hij regelmatig langskomt en zijn geld besteedt. Voor de overheid die zo minder hoeft te investeren in de auto-infrastructuur en door de aanleg van fietsstraten en fietspaden neemt de waarde van woningen ook nog eens toe. Zo zijn er vele partijen die profiteren van de waarde van de fiets.



De verkiezing van Fietsstad 2016 wordt mede mogelijk gemaakt door hoofdsponsor [Dura Vermeer](#) en sponsoren [Advin](#) en [Keypoint](#).

Kijk voor meer informatie op <http://www.fietsstad2016.nl>

--

Noot voor de redactie, niet voor publicatie: Voor meer informatie belt u met Jaap Kamminga, programmacoördinator Fietsstad, 030-2918166

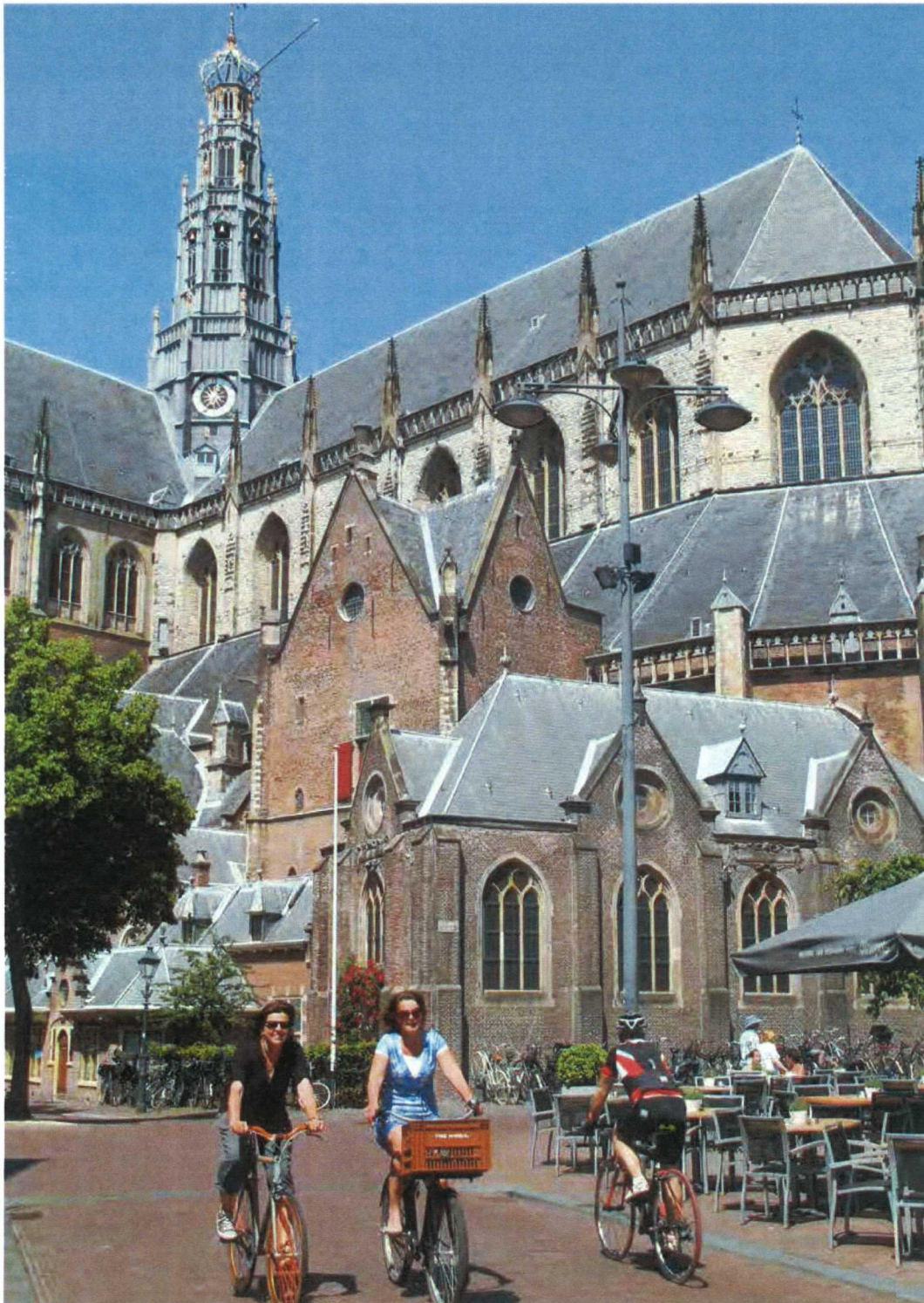


Haarlem



2016 HAARLEM
FIETSSTAD





INHOUDSOPGAVE



Voorwoord	blz. 5
1.0 Waarom Haarlem Fietsstad 2016?	blz. 7
2.0 Bikenomics, fietsklimaat en beleid	blz. 9
2.1 Ambities college 2014 – 2018	blz. 11
3.0 De plankaarten	blz. 12
4.0 De herkenbaarheid van de netwerken	blz. 15
5.0 Budget voor het fietsbeleid	blz. 17
6.0 Monitoren fietsgebruik	blz. 19
6.1 Enquêtes fietsgebruik in Haarlem	blz. 19
6.2 Fietstellingen	blz. 20
6.3 Gemeentelijk onderzoek fietsgebruik	blz. 21
7.0 De Big Five	Blz. 23
7.1 Fietskelder station	Blz. 23
7.2 Fietsonderdoorgang Buitenrustbruggen	Blz. 24
7.3 De Rode Loper	blz. 24
7.4 Spaarneveer	blz. 25
7.5 Fietsstraten	blz. 25
8.0 Fietsen stallen	blz. 27
9.0 Bikenomics fietsprojecten	blz. 31
10.0 Bikenomics de komende tijd	blz. 32
11.0 Stimulans voor fietsgebruik	blz. 35
12.0 Acties en campagnes tegen fietsdiefstal	blz. 37
13.0 De verkeersveiligheid	blz. 39
14.0 Het fietsbeleid	blz. 41
15.0 Meerwaarde fietsen	blz. 43
16.0 Ketenverplaatsing	blz. 45
17.0 Samenwerking	blz. 47
Colofon	blz. 49



VOORWOORD

Eigenlijk is Haarlem altijd fietsstad

De stad, de duinen, het strand en prachtige routes in de regio; in Haarlem stap je op de fiets. De ligging en de compactheid maken van de stad een potentiële goudmijn, als je kijkt vanuit bikenomics. Want binnen Haarlem is alles te fietsen en voor die fietsers rolt Haarlem de rode loper uit.

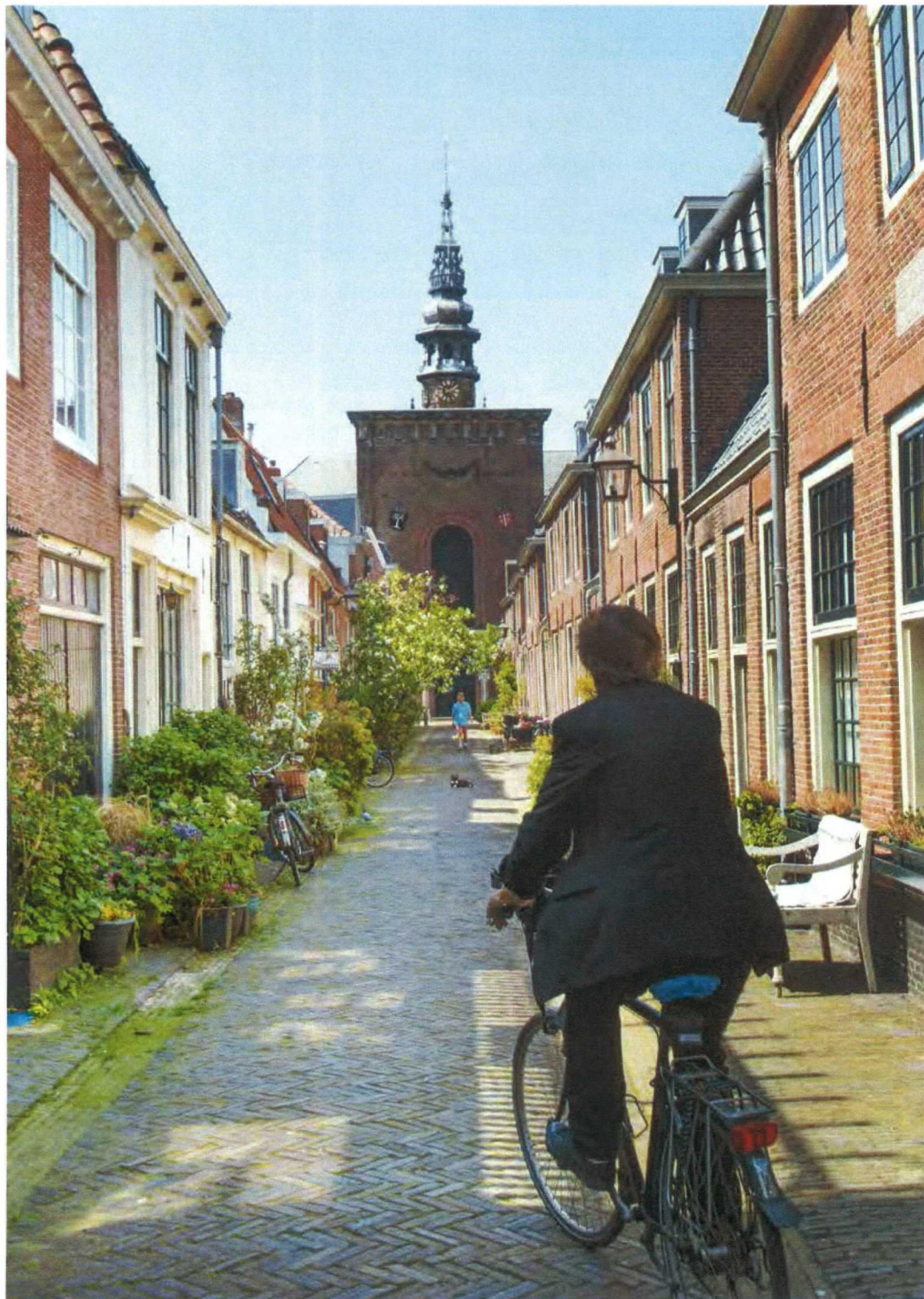
Alleen een compacte stad binnen een mooie regio zijn, is niet genoeg om de begeerde titel 'Fietsstad van het jaar' in ontvangst te nemen. Gelukkig doen we in Haarlem veel meer om onze fietsers te faciliteren.

Op de eerste plaats geven we de fietser ruimte in deze dichtbevolkte stad. Met een veilig fietsnetwerk, een rode loper door het centrum en speciale fietspontjes over het water bieden we de fietsers korte en veilige routes door de stad. Al fietsend door de stad zie je wat Haarlem allemaal te bieden heeft. Wie wil winkelen, een terrasje wil pakken, een museum bezoeken of lekker wil eten in één van de toprestaurants kan de fiets gratis stallen in één van de overdekte fietsenstallingen. De fietskelder bij het station was tot voor kort de grootste van Europa. In deze bewaakte fietsenstalling kunnen fietsers die doorgaan naar het station of het centrum gratis en veilig de fietsen stallen.

Haarlemse fietsers hebben het al goed voor elkaar, maar ook de komende jaren bouwt Haarlem verder aan fietsvoorzieningen. En dat doen we niet voor niets. Uit onderzoek blijkt dat Haarlemmers graag fietsen. En dat is mooi. Want fietsen is gezond, niet alleen voor onszelf maar ook voor de natuur. En daar houden we ook van in Haarlem.

Cora-Yfke Sikkema





WAAROM HAARLEM ALS FIETSSAD 2016?



1.0

Haarlem is in de race voor de verkiezing van Fietstad 2016. We motiveren graag waarom we deze titel verdienen.

Haarlem is de beste fietsstad van Nederland! Met de bouw van twee grote fietsenstallingen rondom het station faciliteren we het duurzame vervoer met bus en trein in de regio. In de periode 2010–2014 zijn in Haarlem erg veel aansprekende fietsprojecten gerealiseerd. De vele fietsstraten, onderdoorgangen en fietsbruggen brengen de fietser veilig en snel op zijn bestemming en maken dat de fietsers in de regio Haarlem flink op de pedalen kunnen staan.



BIKENOMICS FIETSKLIMAAT EN FIETSBELEID



2.0

Om aan te tonen dat Haarlem de titel Haarlem Fietsstad 2016 verdient, gaan we in op het algehele fietsklimaat, het fietsbeleid en het thema bikenomics.

Ruimte is schaars in de historische en monumentale binnenstad van Haarlem. Begrijpelijk, met de kennis dat Haarlem behoort tot de zes steden van Nederland met de hoogste bevolkingsdichtheid. In de rangschikking van de hoogste stedelijkheidsklasse van het CBS staat Haarlem op een vijfde plaats met een adressendichtheid van 3.269 adressen per vierkante kilometer. Binnen deze strijd is de fiets voor de gemeente een belangrijk speerpunt. Het aantal fietsers stijgt gestaag en veel fietsprojecten zijn al tot uitvoer gekomen. Het college zet die stijgende lijn voort en heeft de ambitie om de positie van de fietser nog verder te verbeteren.

Verkleining ecologische voetafdruk door verbetering bereikbaarheid met OV en fiets

In het coalitieakkoord 2010–2014 stond de noodzaak voor een schone, verzorgde en veilige stad centraal. Haarlem heeft ingezet op de verkleining van de ecologische voetafdruk door de bereikbaarheid van de stad, met (hoogwaardig) openbaar vervoer en de fiets te verbeteren. In de collegeperiode 2010–2014 zijn onder andere het plan van aanpak Haarlem Klimaatneutraal, de nota Haarlem Duurzaam en het Duurzaamheidsprogramma opgesteld, waarin de fiets steeds een hoofdrol speelt.

Stimulering gebruik fiets en openbaar vervoer

De gemeente stelt zich met het Haarlems Verkeers- en Vervoerplan ten doel de groei van de mobiliteitsbehoefte op te vangen door stimulering van het gebruik van fiets en openbaar vervoer. De gemeente Haarlem hoopt door verbetering van het netwerk en de voorzieningen het aantal fietsverplaatsingen met 6% te verhogen. CROW bracht in 2010 een vergelijking tussen steden uit. Uit deze vergelijking blijkt dat de gemeente Haarlem deze doelstelling inmiddels heeft behaald. Uit onderzoek naar fietsgebruik door de UvA blijkt dat de regio Haarlem in de periode 2000–2009 zelfs de grootste groei in fietsgebruik in Nederland vertoonde. We noemen dit omdat we daar trots op zijn.

Voorstel snelfietsroute Haarlem-Sloterdijk

De geplande fietssnelweg tussen Haarlem en de Amsterdamse Zuid-As, door de gemeente Haarlemmermeer, is niet ontwikkeld omdat de gemeente Haarlemmermeer de prioriteit bij andere verbindingen legde. De gemeente Haarlem heeft de route Haarlem-Sloterdijk als alternatief voorstel ingediend voor een snelfietsroute. De gemeente heeft een inspraakreactie gegeven op de structuurvisie Haarlemmermeer om de ambitie voor een fietssnelwegverbinding naar Schiphol en de Zuid-As wel op de beleidskaart te houden.

Verbetering fietsparkeergelegenheid op de kaart

Uit een omvangrijk fietsparkeeronderzoek in de binnenstad bleek dat de doelstellingen om de fietsparkeercapaciteit rond het winkelhart te vergroten, waren behaald, maar dat de totale capaciteit nog niet toereikend was. De verbetering van de fietsparkeergelegenheid is als belangrijke pijler meegenomen in het parkeerbeleid, is opgenomen in het convenant binnenstad en wordt meegenomen in de concept Structuurvisie Openbare Ruimte. Zowel voor de korte als lange termijn worden stallingsprojecten genoemd die moeten leiden tot een aantrekkelijker openbare ruimte, meer fietsgebruik en minder hinder voor voetgangers en hulpdiensten.

Bereikbaarheid binnenstad met de fiets en het derde convenant binnenstad

De gemeente Haarlem ziet de waarde van de fietser in. Haarlem stimuleert het fietsgebruik richting economisch belangrijke plaatsen, zoals over de Rode Loper naar het centrum met winkels, horeca en musea. De binnenstad van Haarlem heeft dan ook een belangrijke functie voor de economische kracht en vitaliteit van de stad Haarlem en voor de regio Zuid-Kennemerland. Het centrum versterkt de stad en regio dankzij haar aantrekkelijke, historische openbare ruimte en een evenwichtige mix van wonen, winkels en werken. De Haarlemse binnenstad ontvangt geregeld onderscheidingen en de bereikbaarheid van de binnenstad is van grote waarde voor de gemeente. Haarlem investeert in het behoud en de vergroting van de bereikbaarheid van fietsers. Door samen met ondernemers in de Werkgroep Fietsparkeren aan de slag te gaan met de stallingstekorten wordt het economische aspect hier ook goed bij betrokken.

Zo is de **Rode Loper** tot stand gekomen en is het derde convenant binnenstad gerealiseerd samen met vertegenwoordigers van partijen uit die binnenstad. Het nieuwe convenant binnenstad is erg belangrijk. De ambitie van het convenant binnenstad is: 'Met respect voor de leefbaarheid en veiligheid de historische binnenstad van Haarlem bereikbaar houden voor alle vormen van vervoer: fiets, auto, openbaar vervoer, vrachtwagen, touringcar en scheepvaart'.

Werkgroep Fietsparkeren

Uit het convenant binnenstad is de **Werkgroep Fietsparkeren** ontstaan. Ondanks de grote bezuinigingsopgave maakt het college in vier jaar tijd twee miljoen euro vrij voor duurzaamheidsprojecten. Bijna 50% van dit bedrag, €968.000, is gereserveerd voor fietsprojecten.

2.1

Ambities college 2014-2018

Fietssnelweg Haarlem-Sloterdijk wordt afgemaakt

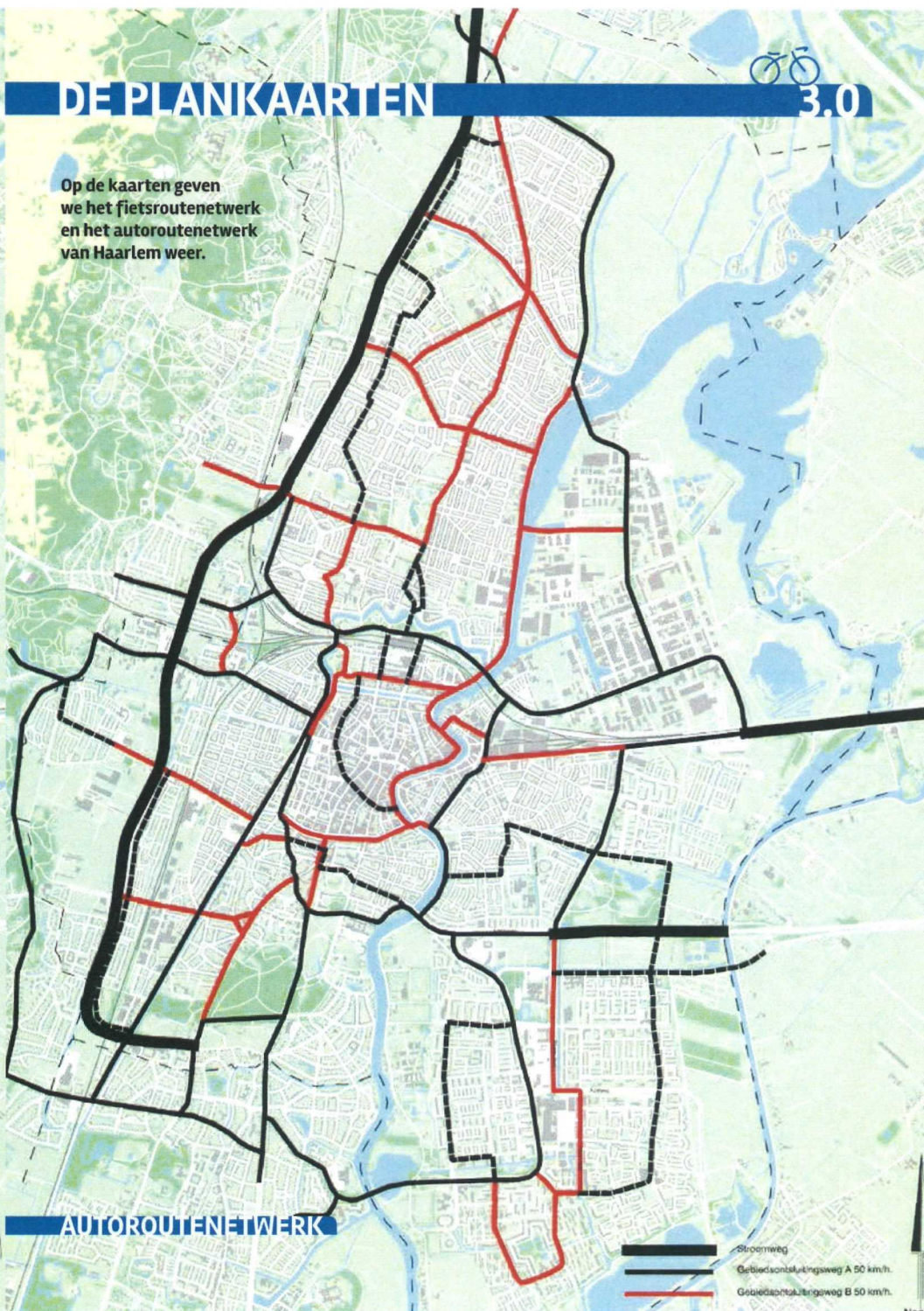
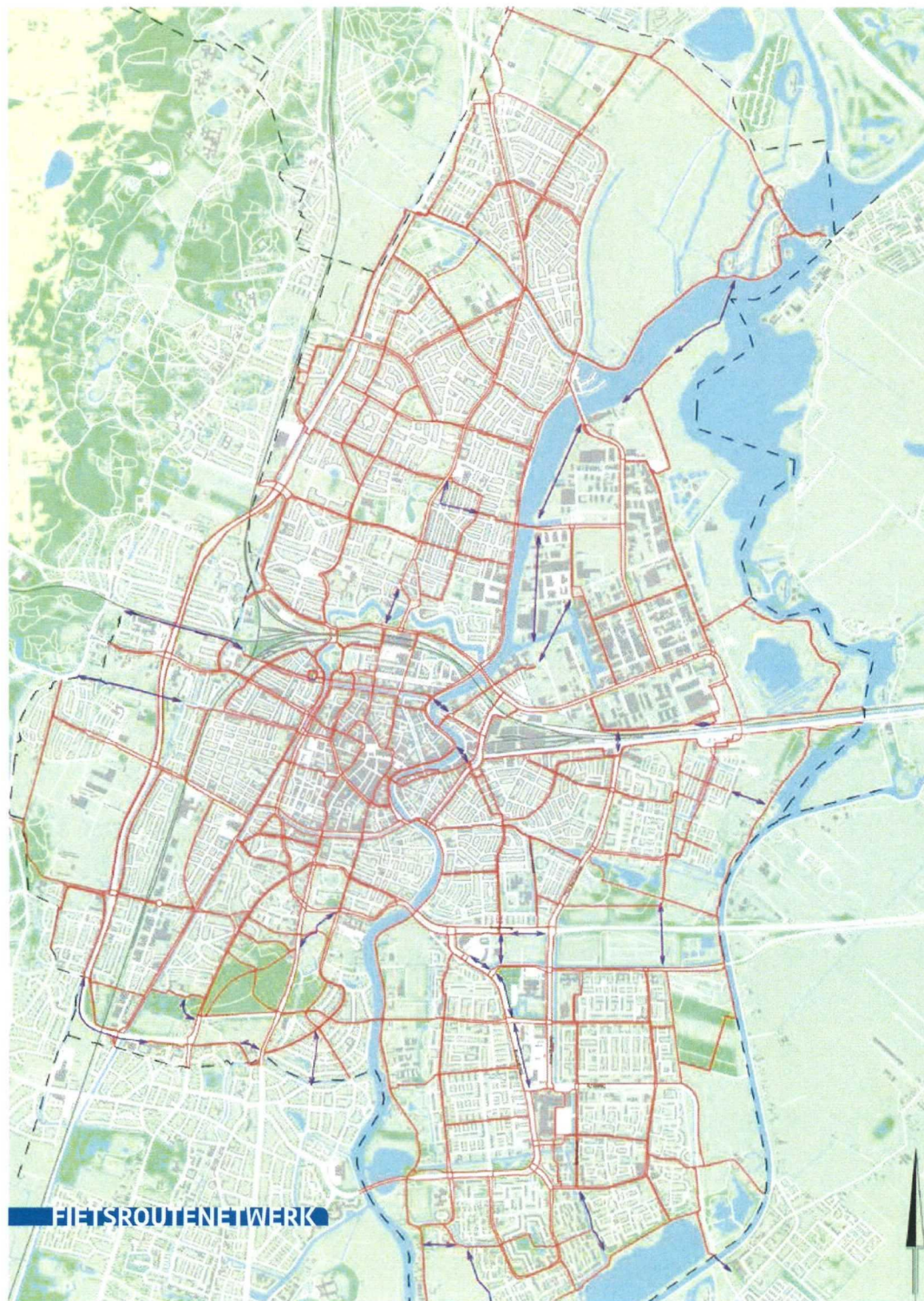
Ook in het huidige collegeprogramma staat duurzaamheid centraal. Op het programma Haarlem Klimaatneutraal wordt niet bezuinigd en dat betekent dat de fietssnelweg Haarlem-Sloterdijk kan worden afgemaakt.

Het college heeft de ambitie om de positie van de fietser verder te verbeteren. In het coalitieprogramma 2014-2018 'Samen Doen!' is opgenomen 'nadrukkelijk te kiezen voor het stimuleren van het gebruik van de (elektrische) fiets en in te zetten op meer ruimte voor ordelijk fietsparkeren'. Daarnaast wordt ingezet op een veilige en verbeterde infrastructuur voor fietsers en voetgangers in de wijken, maar ook in de regio. Fietsen verbetert immers de verkeersveiligheid en de leefbaarheid, én is goed voor de gezondheid. Er ligt een grote bezuinigingsopgave. Toch houdt dit college onverminderd vast aan haar fietsambities en de uitgangspunten van het Uitvoeringsprogramma Fiets. De ambities staan uitgebreid elders in dit stuk beschreven.

Meer ruimte voor de fiets

Het college concludeert dat de Parkeervisie en de Regionale Bereikbaarheidsvisie de pijlers zijn onder het bereikbaarheidsbeleid. Er wordt ingezet op meer ruimte voor ordelijk fietsparkeren en op een veilige en verbeterde infrastructuur voor fietsers en voetgangers in wijken en de regio. Het uitgangspunt is om het parkeren van auto's meer naar de parkeergarages te begeleiden. Minder geparkeerde auto's op straat betekent meer ruimte voor de fiets.

Het college kiest voor verzelfstandiging van buurtfietsstallingen waardoor beheer en exploitatie kostenefficiënter worden. Op deze manier worden buurtfietsstallingen betaalbaar en kunnen ze blijven bestaan. Ter ondersteuning hiervan ontwikkelt zij een subsidieregeling volgens het Haags model. Deze regeling heeft in Den Haag tot veel extra buurtstallingscapaciteit geleid. Voor de regeling is €100.000, - beschikbaar.





DE HERKENBAARHEID VAN DE NETWERKEN



4.0

De hoofdfietsroutenetwerken zijn voor alle fietsers in Haarlem goed herkenbaar. Niet alleen door de indeling van de weg, maar ook door het type asfalt dat wordt gebruikt op fietspaden. We beschrijven de eisen die we stellen aan de kwaliteit van het netwerk.

Type asfaltering

De hoofdfietsroutes zijn herkenbaar aan het soort asfalt. Haarlem maakt onderscheid tussen de asfaltering van fietsroutes buiten en binnen het centrum.

Buiten het centrum

Buiten het centrum is rood asfalt langs gebiedsontsluitingswegen A en B standaard. Hierbij is de verkeersfunctie dominant. Historische lijnen, zoals de Leidsevaart, vormen hierop een uitzondering. In dit geval wordt een comfortabele klinker toegepast, bijvoorbeeld een strengpersklinker. Deze klinkers zijn strak tegen elkaar aan te straten, zodat trillingen minimaal zijn. In woonstraten hangt het type asfaltering af van de vraag welke verhardingssoort het beste in het straatbeeld past.

Binnen het centrum

In het centrum is rood asfalt langs gebiedsontsluitingswegen A standaard. Op fietsroutes in woonstraten (erftoegangswegen) zoals de Gierstraat, Koningstraat, Lange Veerstraat en Rode Loper, weegt het stedenbouwkundige aspect zwaar en wordt een klinker toegepast. Om het comfort en de herkenbaarheid van de straten te behouden, is afgeweken van de gangbare centrumklinker. De keuze voor de klinkersoort is uitgewerkt in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) Binnenstad. Op fietsroutes langs gebiedsontsluitingswegen B, waar de verkeersfunctie minder dominant is, vraagt de keuze van verhardingssoort om een zorgvuldige afweging tussen stedenbouwkundige en verkeerskundige belangen. Ook voor de overige gebieden worden HIOR's uitgewerkt. Deze worden in het voorjaar van 2016 vastgesteld. Het onderscheid in verhardingssoorten leidt tot verminderde herkenbaarheid van de fietsroutes. Dit wordt gecompenseerd door verbeterde bewegwijzering, eenduidige verlichting, materiaalgebruik en profilering.

Ook de aanleg van fietsstraten draagt als conceptueel ontwerp zonder juridische status bij aan de herkenbaarheid van het Haarlemse fietsnetwerk. Haarlem heeft inmiddels al dertien fietsstraten. Een onderzoek uit 2006 heeft aangetoond dat de fietsstraten goed functioneren. In deze fietsstraten hebben fietsers voorrang en voelen fietsers zich niet opgejaagd door auto's. De fietser is dominant en de fietsstraten helpen de fietser om zich veilig en snel te verplaatsen.



BUDGET VOOR HET FIETSBELEID 5.0



In deze paragraaf geven we inzicht in de bedragen die zijn uitgegeven om de fietsplannen uit te voeren.

In de periode 2010–2014 is er veel gedaan om de voorzieningen voor fietsen te verbeteren. De investeringen zijn betaald uit grondexploitaties, het programma onderhoudswerken en de beheergelden.

De gemeente Haarlem heeft weinig mogelijkheden voor stadsuitbreiding. Het meeste geld is dan ook uitgegeven aan herinrichting van bestaande fietsverbindingen en het stallen van fietsen en niet aan nieuwe fietspaden. Het is lastig aan te geven hoeveel er precies is uitgegeven aan fietsbeleid omdat verbeteringen in het fietsroutenetwerk en stallingen vaak in projecten worden meegenomen, maar niet altijd de hoofdaanleiding zijn voor een project.

In 2010–2014 is ongeveer € 3,7 miljoen uitgegeven aan voorzieningen als fietsstraten, fietsenstallingen, vrijliggende fietspaden en fietsonderdoorgangen. Daarnaast is er nog ongeveer € 8,9 miljoen uitgegeven aan fietsvoorzieningen. Dit zijn subsidiegelden.

In regionaal verband is een mobiliteitsfonds opgericht waarbij vier gemeenten samen € 19,5 miljoen bij elkaar sparen over een periode van vijftien jaar. Hiervan is 70% bijdrage van de gemeente Haarlem. Het fonds is bedoeld om de knelpunten in de bereikbaarheid aan te pakken. Afgesproken is dat 10% van het fonds bestemd is voor fietsmaatregelen, wat neerkomt op € 1,9 miljoen. Een regionaal fietsnetwerk met een uitvoeringsprogramma is nu in de maak.



De gemeente Haarlem monitort het fietsgebruik met enquêtes, tellingen en onderzoeken van derden. De gemeente haalt veel informatie uit deze onderzoeken. Zo blijken fietsvoorzieningen in en rond de stad goed bekend te zijn, komt 30% van de centrumbezoekers op de fiets en groeide het aantal geparkeerde fietsen bij het station met 250%.

6.1

Enquêtes fietsgebruik in Haarlem

Enquête fietsparkeren centrum Haarlem

Om inzicht te krijgen in de stallingsbehoeften, het stallingsgedrag en de bekendheid met voorzieningen hield de gemeente in het najaar van 2011 een enquête. Hieruit bleek dat Haarlammers over het algemeen goed bekend zijn met de fietsvoorzieningen in en rond de stad.

Overig verkeersonderzoek wordt vooral projectgebonden gedaan. Als input om beoogde gebruiksveranderingen te kunnen optimaliseren (vooraf) of om de effecten van veranderingen te kunnen evalueren (achteraf).

Onderzoek fietsgedrag Cronjéstraat

In februari 2010 verscheen het onderzoeksrapport 'Winkelen in Haarlem', naar het winkelgedrag in de winkelgebieden Centrum, Cronjéstraat en Schalkwijk. Het onderzoek besteedde ook aandacht aan onder meer het mobiliteitsgedrag en de behoeften van bezoekers. Voor de winkelgebieden Centrum en Cronjéstraat waren er te weinig fietsparkeervoorzieningen. De fiets wordt voor een bezoek aan het centrum veruit het meest gebruikt; maar liefst 30%. De auto wordt voor 22% van de bezoeken gebruikt.



6.2

Fietstellingen

Fietstellingen binnenstad

Het fietsgebruik in Haarlem zit in de lift. Niet alleen staan veel Haarlemmers steeds vaker in 'fietsfiles' bij de verkeerslichten op het Kennemerplein, ook staan op sommige plekken in en rond de binnenstad zoveel fietsen geparkeerd dat de doorgang erdoor belemmerd wordt. Dit beeld wordt bevestigd door tellingen. Bij het NS station Haarlem is het aantal fietsenrekken sinds de komst van de fietsenkelder enorm toegenomen. In het hele stationsgebied kunnen 6.200 fietsen staan. Het aantal geparkeerde fietsen bij het station groeide in diezelfde periode van om en nabij 3.000 naar 7.400; een toename van bijna 250%.

Ook in de binnenstad vonden fietsparkeertellingen plaats. Zo werden op een zaterdag in mei 2011 circa 7.500 fietsen geteld in een gebied met 3.594 stallingsplekken. Het onderzoek heeft er aan bijgedragen dat het fietsparkeren nadrukkelijker op de politieke kaart van Haarlem staat.



6.3

Gemeentelijk onderzoek fietsgebruik

Evaluatie Spaarneveer

Evaluerend onderzoek is uitgevoerd naar de prestaties van het Spaarneveer. Het Spaarneveer is een pontje over het Spaarne en verbindt Schalkwijk met Haarlem Zuid West. Het veer vaart sinds 2012 en scoort, geheel volgens de verwachtingen, goed. In de loop van 2015 wordt een tweede evaluatie gedaan.

Benchmarkonderzoek fietsgebruik rond supermarkten

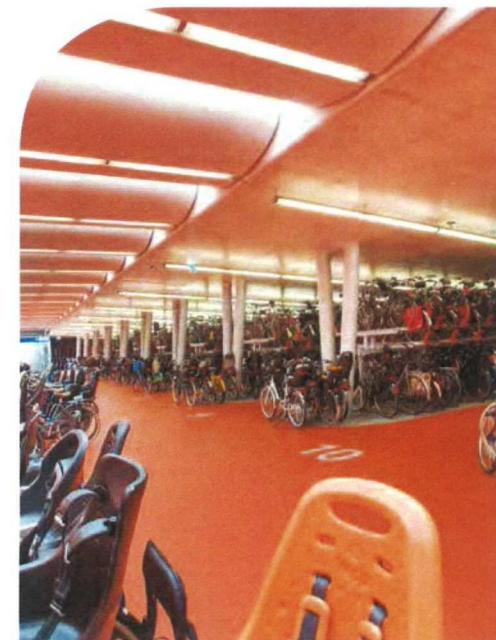
De gemeente heeft in 2010 meegedaan aan een benchmarkonderzoek naar fietsgebruik rond supermarkten. Van de zes onderzochte gemeenten had Haarlem het hoogste percentage bezoekaandeel fietsers. Maar liefst 37% van de bezoekers kwam op de fiets. Het gemiddelde van de benchmark bedroeg 26%. Het aandeel autogebruik bedroeg slechts 20%.

De buurtmonitor/omnibusonderzoek

In de buurtmonitor worden jaarlijks ook vragen gesteld over de tevredenheid over fietsvoorzieningen, - onderhoud en kwaliteit. Zo weten we dat de waardering van Haarlemmers over het voorzieningenniveau voor fietsers stijgt. Ook halen we uit dit onderzoek gegevens over het aantal betrokken fietsers bij ongelukken en diefstal. In het omnibusonderzoek worden ook andere fietsgerelateerde vragen uitgezet. De cijfers worden voor zover mogelijk uitgesplitst naar stadsdeelniveau.

Onderzoek van derden

Het Fietsberaad heeft in 2010 een vergelijkend onderzoek gehouden naar fietsgebruik in alle Nederlandse gemeenten. Uit dit onderzoek blijken Haarlemmers tot een afstand van 7,5 kilometer 38% van de verplaatsingen op de fiets te maken. Dat is boven het gemiddelde.



'De Big Five' bestaat uit vijf fietsprojecten waar Haarlem trots op is. De fietskelder bij het station, de fietsonderdoorgang onder de Buitenrustbruggen, de Rode Loper, het Spaarneveer en de fietsstraten dragen bij aan het krachtige fietsimago van Haarlem. Ook zorgen deze projecten dat de fietser veilig en snel op zijn bestemming komt. Midden in het centrum of buiten de stad; voor de fietser is heel Haarlem goed bereikbaar.

7.1

Fietskelder station

Om het groeiende aantal fietsen rond 'het monumentale en mooiste spoorwegstation van Nederland' te kunnen stallen, is in 2011 onder het stationsplein de fietskelder gereed gekomen. Deze stalling biedt plaats aan 5.020 fietsen en was op het moment van de bouw de grootste fietsenstalling van Europa. De uitgebreide parkeergelegenheid sluit direct aan op het belangrijkste Haarlemse OV-knooppunt en biedt vele economische voordelen.

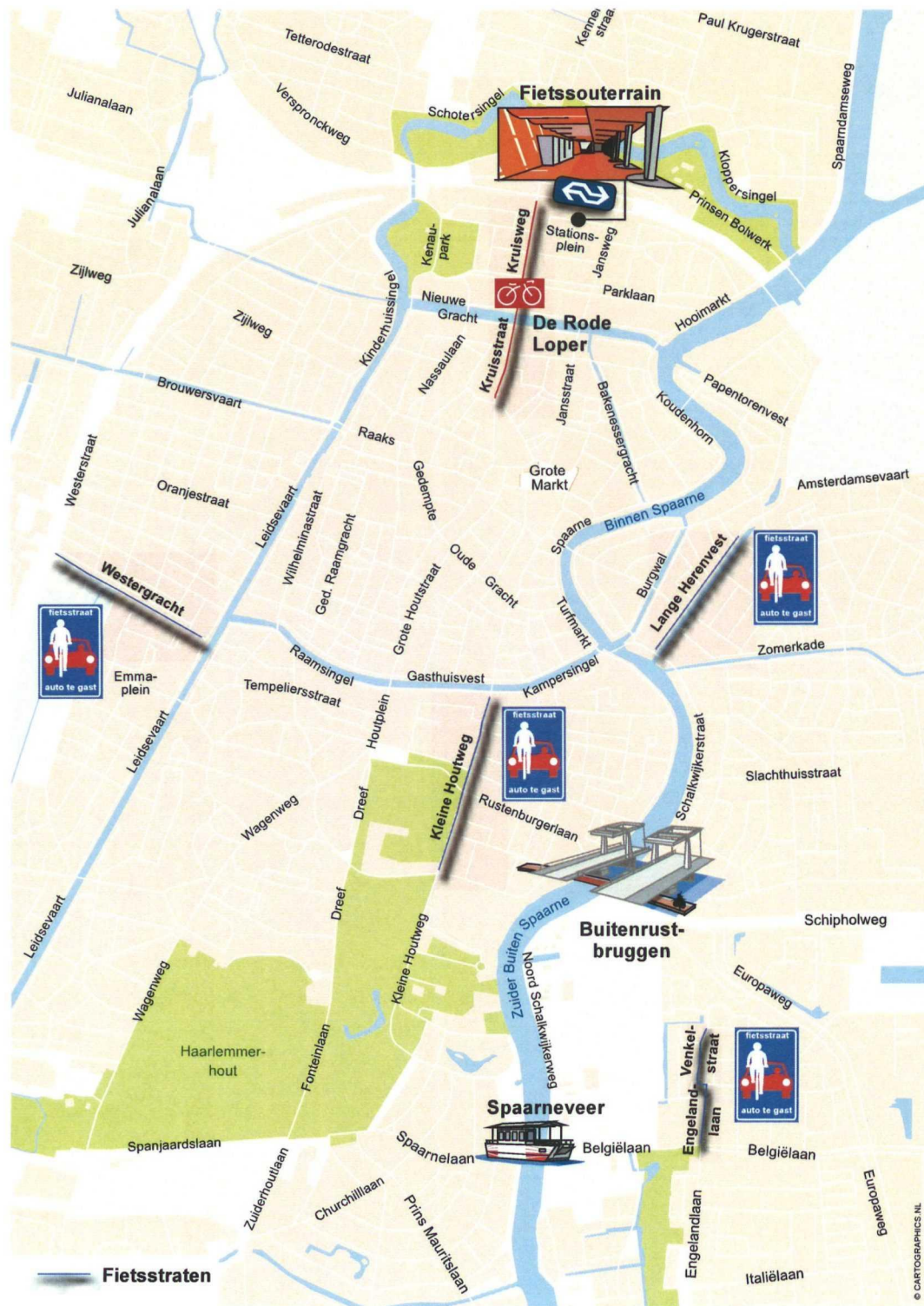
Fietsers kunnen hun fiets met een gerust hart achterlaten in de veilige stalling. Toezichthouders houden het souterrain netjes. Dat Haarlem behoefte heeft aan deze stalling blijkt wel uit het feit dat de enorme capaciteit nog niet voldoet. Medio 2015 wordt de fietsgevel aan de noordzijde van het station geopend met 1.700 nieuwe fietsparkeerplekken.



Voor



Na



7.2

Fietsonderdoorgang Buitenrustbruggen



De Schipholweg is één van de hoofdtoegangswegen van Haarlem. Het kruispunt van de Schipholweg met de Europaweg en de Buitenrustbruggen over het Spaarne, is zeer complex. Verschillende verkeersstromen kruisen elkaar hier; autoverkeer, openbaar vervoer, waaronder HOV (R-net) op een vrij liggende busbaan en fietsers. De verkeersregelininstallatie voldoet niet om de doorstroming te verbeteren. De fysieke ruimte van de bruggen is maatgevend. In het verleden leidde het grote kruispunt tot een lange oversteektijd voor fietsers en voetgangers; met lange wachttijden voor alle weggebruikers. De fietsonderdoorgang onder de Buitenrustbruggen heeft dit probleem op innovatieve wijze opgelost. Fietsers hoeven niet meer te wachten en de fietsoversteek maakt geen onderdeel meer uit van de verkeerslichtenregeling. De verkeersveiligheid is hiermee sterk verbeterd. Door het vervallen van de oversteek is de doorstroming van het overig verkeer verbeterd. De fietsonderdoorgang onder de waterspiegel is een technologisch hoogstandje dat veel interesse wekt in binnen- en buitenland.

7.3

Rode loper



De Rode Loper is de hoogwaardige fietsvoorziening die een deel van Haarlem in twee richtingen doorkruist; vanaf de Schoterweg, via de Kennemerstraat, Kruisweg en Kruisstraat naar de Riviervismarkt. De Rode Loper zorgt voor een zeer goede bereikbaarheid van het centrum voor de fietser. Ook levert het een verdere scheiding op in het stationsgebied van de verschillende verkeerssoorten auto, bus en langzaam verkeer. De Rode Loper stimuleert Haarlammers om op de fiets naar het centrum te komen. De winkeliers en horeca profiteren hier optimaal van. Het gedeelte tussen het centraal station en het centrum is al klaar. De doortrekking van de Rode Loper naar Haarlem-Noord is opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Fiets en in het concept Investeringsplan.

7.4

Spaarneveer



Een fietsverbinding over het Spaarne ter hoogte van de Belgiëlaan had hoge prioriteit omdat het een oplossing zou zijn voor een ontbrekende verbinding in het fietsnetwerk. In de recreatienota Haarlem uit 1997 staat al dat een veerpont voor het vervoer van fietsen ter hoogte van de Belgiëlaan een gewenste verbinding is tussen de Groene Zoom en de kust. In 2009 is het besluit genomen om een elektrische pont met zonnepanelen te laten varen. In augustus 2012 is het Spaarneveer in bedrijf genomen. Het Spaarneveer is toegankelijk voor langzaam verkeer en heeft een capaciteit tot twaalf personen. Het veer is ook toegankelijk voor minder validen en gehandicapten. Brommers en snorscooters mogen geen gebruik maken van het veer. Het Spaarneveer vaart dagelijks en de overtocht is gratis. Met gemiddeld 21.000 overzettingen per maand is het Spaarneveer een groot succes.

7.5

Fietsstraten

Haarlem telt maar liefst dertien fietsstraten verspreid over alle stadsdelen, met een totale lengte van 4,8 kilometer. Er zijn niet veel gemeenten te vinden met zoveel fietsstraten. De langste fietsstraat ligt in Haarlem-Noord op de parallelweg langs de Vondelweg met een lengte van 900 meter. De eerste fietsstraat in Haarlem werd in 2005 aangelegd op de Venkelstraat-Engelandlaan. De evaluatie van deze eerste Haarlemse fietsstraat is een veel geraadpleegd onderzoek onder gemeenten die de aanleg van een fietsstraat overwegen. Dit resulteert ook in internationale belangstelling. In oktober vorig jaar ontving de gemeente de heer Shinji Tsubohara uit Japan, die de mogelijkheid van fietsstraten in Japan onderzocht.

In de infographic zijn vier van de dertien fietsstraten gemarkeerd. De fietsstraat is goed toepasbaar binnen de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Op een fietsstraat is het van belang dat het voorrangrecht en de aanwezigheid van fietsers door automobilisten wordt begrepen en gerespecteerd. Uit het evaluatieonderzoek blijkt dat 82% van de automobilisten het logisch vindt dat fietsers niet opzij hoeven te gaan voor een auto. Van ondervraagden was 58% zeer tevreden met de inrichting. In de periode 2010-2014 zijn maar liefst zeven fietsstraten aangelegd, waarvan een aantal in de toekomst wordt verlengd.





In de periode 2010 – 2014 zijn er in Haarlem 6.260 fietsparkeerplekken bijgekomen. In 2015 zijn er op zaterdag 400 extra plekken beschikbaar gesteld door openstelling van de Jacobijnestraatstalling. De komende twee jaar wordt het aantal fietsparkeerplekken verder uitgebreid.

Parkeervisie fietsparkeren

Het parkeren van fietsen in het centrum en rondom knooppunten in het openbaar vervoer krijgt de hoogste prioriteit. Bij de haltes van R-net en snelbusroutes naar Amsterdam zorgen we als eerste voor voldoende stallingscapaciteit.

De uitgangspunten voor de beleidslijn fietsparkeren die in de parkeervisie zijn opgenomen, zijn:

- Betere kwaliteit van de openbare ruimte.
- Het stimuleren van meer fietsverplaatsingen.
- Aantal fietsdiefstallen terugdringen.
- Minder hinder voor voetgangers, ouderen, gehandicapten en hulpdiensten.
- Voldoende buurtstallingen in de diverse wijken realiseren die ook passen bij de bestaande kwalitatieve behoeften.

Uitbreiding fietsparkeervoorzieningen

In de periode 2010–2014 heeft de gemeente Haarlem veel inspanning geleverd om het fietsparkeren een grote impuls te geven. Zo zijn er 600 plekken gerealiseerd bij de Raaks, 40 op de Turfmarkt, 600 bij de Jansweg en uiteraard 5.020 op het station door het fietssouterrain. De verouderde inventaris van de Botermarktstalling is vernieuwd en door de hernieuwde openstelling van Jacobijnestraat zijn er op zaterdag 400 plekken extra beschikbaar voor de bezoekers van onze binnenstad.

De gemeente Haarlem heeft voor de periode 2014–2018 structureel € 50.000, – ter beschikking gesteld voor uitbreiding van parkeervoorzieningen voor de fiets. Ieder jaar wordt er opnieuw een aanvraag gedaan voor verdubbeling van deze gelden met de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU).

Het tekort aan fietsparkeergelegenheid zorgt op drukke tijden voor (fietsparkeer-) chaos in de binnenstad. Uit onderzoek blijkt dat de fiets een belangrijk transportmiddel is voor de bereikbaarheid van de binnenstad. Dat besef is alom aanwezig en partners onderschrijven het belang van een goede verdeling van de fietsparkeer voorzieningen.

Werkgroep Fietsparkeren

De huidige behoefte aan extra stallingscapaciteit voor de fiets (naar schatting 5.000–6.000 plekken) vraagt om grote investeringen en langdurige ontwikkelingstrajecten, waarbij de openbare ruimte en het gebruik daarvan onvermijdelijk betrokken raakt. Dit heeft geleid tot de instelling van een Werkgroep Fietsparkeren binnenstad. Binnen deze werkgroep werken ondernemers, bewoners, de Haarlemse fietsersbond, de gemeente Haarlem en de historische verenigingen samen om verbeteringsplannen te smeden voor de korte termijn. Om de ideeën van de Werkgroep Fietsparkeren te

kunnen realiseren is er in 2015 € 100.000,- beschikbaar, inclusief 50% BDJ, als subsidie van de provincie Noord-Holland. Het college streeft ernaar dat een zelfde bedrag ook beschikbaar komt voor 2016, 2017 en 2018 en heeft de eigen bijdrage daarvoor opgenomen in de meerjarenbegroting. Hiermee heeft de raad ingestemd, waarbij er een mogelijkheid is om de €500.000 anders te besteden, maar het principe vast ligt.

Strallen op straat

Uit onderzoek is gebleken dat Haarlemmers sinds 1997 hun fiets vaker op straat zijn gaan stallen. Het aantal fietsen dat wordt gestald in de woning is drastisch afgenomen van 31% in 1997 naar 18% in 2013. Met de ontwikkeling van meer buurtstallingen onder particulier beheer wil de gemeente meer buurtstallingen realiseren. Hierdoor kan de parkeercapaciteit op straat voor een groter deel ter beschikking staan voor de bezoekers aan de binnenstad. Het college heeft eind mei 2015 een subsidie-regeling vastgesteld om oprichting van buurtstallingen door particulieren te ondersteunen en te bevorderen. Hiervoor is €100.000,- beschikbaar gesteld vanuit de extra duurzaamheidsgelden uit het collegeakkoord. Enkele honderden extra plaatsen kunnen gerealiseerd worden. Bij eventuele overdracht van bestaande buurtstallingen kan met een 'bruidsschat' betaald worden.



De Fietsgevel

De bouw van de Fietsgevel op het Kennemerplein is gestart. De ingebouwkame is september 2015. Met deze uitbreiding zijn er voldoende, veilige en comfortabele stallingplaatsen voor de fiets op het NS station Haarlem. In verband met de verwachte groei wordt nu al onderzoek op welke wijze nieuwe uitbreiding tot stand kan komen. In de aanloop daar naartoe willen we het gebruik van de bestaande capaciteit optimaliseren voor de doelgroep. In het stationsgebied is de gemeente Haarlem daarom met NS en ProRail in overleg om de verschillende regimes van de fietsenstallingen af te stemmen. In de huidige situatie wordt de bewaakte NS-fietsenstalling in het stationsgebouw niet goed gebruikt, terwijl de gemeentelijke stallingen, zoals de Fietskelder, erg vol staan.

Aanpak weef fietsen

Het college gaat de logistieke organisatie, die de handhaving op weef fietsen en foutief parkeren ondersteunt, professionaliseren en vergroten. Door de logistieke afhandeling uit te besteden, kunnen de Buitengewoon Opsporingsambtenaren meer tijd besteden aan surveillance. De beoogde samenwerkingspartner kan zich concentreren op het vervoer, de opslag, teruggave en de duurzame verwerking van niet opgehaalde fietsen. Ze heeft de daarvoor benodigde infrastructuur, een opslagterrein met werkplaats, ter beschikking.





BIKENOMICS FIETSPROJECTEN 9.0



Haarlem is trots op de Rode Loper, de Werkgroep Fietsparkeren en de Fietsbrug industriehaven. Deze drie projecten zijn de beste uitdrukking van bikenomics in de gemeente Haarlem en zorgen ervoor dat de fietser zich in Haarlem vrij kan bewegen.

De Rode Loper

De Rode Loper is uitgerold in Haarlem en leidt de bezoekers richting het centrum. De Rode Loper nodigt Haarlemmers uit om op de fiets naar het centrum te komen. De winkeliers en horeca profiteren hier optimaal van en de levendigheid neemt toe. Door de Rode Loper is er meer ruimte voor terrassen ontstaan.

Werkgroep Fietsparkeren

De Werkgroep Fietsparkeren is in het leven geroepen om nieuwe creatieve oplossingen te bedenken voor het fietsparkeren in de stad. Door het meedenken ontstaat meer draagvlak, betrokkenheid en niet in de laatste plaats begrip voor de enorme uitdaging waarvoor de gemeente zich geplaatst ziet. Door de betrokkenheid van ondernemers wordt het economische belang van de fiets nog eens onderstreept.

Fietsbrug industriehaven

De Waarderpolder is het industriegebied van Haarlem. Hier is de afgelopen jaren veel in geïnvesteerd met tot gevolg een toename van de werkgelegenheid met wel 45%. Een goede fietsverbinding over de Industriehaven ontbreekt nog en kan een katalysator zijn voor de herontwikkeling van de beide oevers. De brug zorgt voor een snelle en veilige fietsverbinding tussen de zuidwest hoek van de Waarderpolder met de binnenstad en de stationsomgeving. De brug is het resultaat van de samenwerking tussen ondernemers uit de Waarderpolder, die een gedeelte van de kosten van de aanleg voor hun rekening nemen, de gemeente en de provincie. De partijen zijn gezamenlijk van oordeel dat de investering in hoge mate bijdraagt aan de verbetering van de bereikbaarheid en een stimulans is voor de lokale economie is. De goede bereikbaarheid van de Waarderpolder voor fietsers draagt er ten slotte aan bij dat meer mensen het industriegebied te fiets bereiken en de auto laten staan.



BIKENOMICS DE KOMENDE TIJD



Haarlem is een erg compacte stad. Bij het vaststellen van beleid moeten er keuzes gemaakt worden. Bikenomics spelen in de periode 2015–2020 een rol door de mogelijke inzet van de MKBA.

De meerwaarde van een maatschappelijke kosten-batenanalyse

Met de Structuurvisie Openbare Ruimte staat de gemeente Haarlem voor een aantal lastige keuzes. De ruimteclaims van het beleid zijn in diverse straten te groot. Ter illustratie: in een straat zou beleid vastgesteld kunnen zijn dat duidt op een bredere weg, breder trottoir, vrij liggend fietspad, meer bomen en meer parkeervlakken. Keuzes moeten gemaakt worden. Op dit moment wordt een MKBA opgezet over één van deze straten. De economische voordelen van de fiets worden hierbij uitgebreid in overweging genomen. Als deze MKBA meerwaarde heeft voor de te maken afwegingen, kan deze toegevoegd worden aan het afwegingskader voor de overige straten.

Verbetering fietsklimaat

Bij succes zou in toekomstige besluitvorming standaard een MKBA gedaan kunnen worden. De gemeente Haarlem kiest er bewust voor om een brede insteek te doen voor de MKBA en dus niet alleen voor de fiets. De keuze moet gemaakt worden met de beste oplossing in de straat. Zo zou de keus voor een bredere weg met nadruk op de auto op haar beurt kunnen leiden tot minder autoverkeer in omliggende straten, waardoor het fietsverkeer daarvan kan profiteren met meer comfort, doorstroming en veiligheid. Hierdoor wordt het algehele fietsklimaat verbeterd en kan het fietsgebruik groeien. Het gebruik van een MKBA staat bij de gemeente Haarlem nog wel in de kinderschoenen en de meerwaarde wordt nu onderzocht.

Fietsparkeren binnenstad.

Voor een goed fietsparkeerklimate moet er een enorme schaa sprong worden gemaakt. Er is een verschuiving nodig van stallen op straat naar inpandig stallen. Dat betekent dat er in de toekomst ook in de binnenstad mega-stallingen ontwikkeld moeten worden. Veel voorbereidingstijd en financiële draagkracht zijn hiervoor nodig. Daarom werkt de gemeente naast oplossingen voor de lange termijn, ook aan oplossingen voor de korte termijn. Dat is nodig omdat de monumentale stad anders haar aantrekkelijkheid voor toeristen en winkelend publiek verliest.

Samen met de provincie investeren we ook in hoogwaardige fietsenstallingen bij hoogwaardige openbaar vervoer met haltes zodat fietsers die op de bus stappen beter worden gefaciliteerd.



Regionale bereikbaarheid

Haarlem is een compacte stad met een hoge bevolkingsdichtheid. Dat betekent dat het druk is met mensen die van A naar B willen reizen. De stad bereikbaar houden is cruciaal voor een goed economisch klimaat. De fiets en openbaar vervoer zijn voor de gemeente de twee dragende vervoersmodaliteiten in het bereikbaar houden van de stad. Massaal fietsgebruik op de korte trajecten in de stad biedt ruimte om de mobiliteitsgroei van de afgelopen en de toekomstige jaren op te vangen. Hierbij heeft Haarlem te maken met een regionale verantwoordelijkheid. De kustgemeenten Bloemendaal en Zandvoort zijn immers alleen bereikbaar via Haarlems grondgebied. Om het Haarlems wegnnet verder te ontlasten van autoverkeer en meer ruimte voor de fiets te creëren, wordt er onderzoek gedaan naar de aanleg van de Mariatunnel tussen de Schipholweg en de Westelijke Randweg. Deze verbinding zal voornamelijk het doorgaande verkeer tussen kust en binnenland uit de stad moeten halen. De regiogemeenten werken hierbij samen en hebben een bereikbaarheidsfonds opgericht. Van het investeringsbudget dat gezamenlijk bij elkaar wordt gespaard, wordt 10% gebruikt ter verbetering van de regionale fietsinfrastructuur. Hiervoor wordt een uitvoeringsagenda opgesteld die eind 2015 klaar is.

Fietssnelweg Haarlem-Amsterdam

Het aantrekkelijke woonklimaat van Haarlem zorgt voor een inwonersgroei. Steeds meer Haarlemmers werken buiten de gemeente. Het meeste werk wordt gevonden in de regio Amsterdam en Schiphol. Goede, snelle fietsverbindingen kunnen in combinatie met de steeds populairdere e-bike een goed alternatief bieden voor de dagelijkse files op de A9. Haarlem investeert daarom graag in haar eerste fietssnelweg naar Amsterdam-Sloterdijk. Daarnaast wil Haarlem samen met de regiopartners snelle fietsroutes ontwikkelen voor de routes naar Amsterdam-Zuidas, Schiphol en IJmuiden.

Recreatief fietsen

Ten westen en noorden van Haarlem ligt een breed en uniek duinlandschap dat van grote toeristische waarde is. Het is goed fietsen in dit gebied en met bewegwijzering tussen genummerde knooppunten komt de fietser overal. Dit soort voorzieningen trekt toeristen naar de regio. In de afgelopen tien jaar is het aantal toeristische overnachtingen bijna verdubbeld. Hierdoor is de overnachtingscapaciteit vergroot en is het aantal bed & breakfast faciliteiten toegenomen.

STIMULANS VOOR FIETSGEBRUIK 11.0

Door de compactheid van Haarlem is alles goed te bereiken met de fiets. De gemeente stimuleert met promoties en campagnes het fietsgebruik.

Schoolcampagnes

Haarlem stimuleert veilig fietsgebruik al op jonge leeftijd. Op scholen worden diverse campagnes ingezet:

- ANWB Streetwise: het vergroten van veilig verkeersgedrag bij kinderen in de groepen één tot en met acht
- Traffic skills: veiligere deelname van brugklassers aan het verkeer
- VerkeersLokaal: online verkeerslessen over verkeerslocaties in Haarlem voor basisscholieren en brugklassers

Het verkeersexamen op scholen wordt gesubsidieerd door de gemeente. Afgelopen februari heeft ze foutloze deelnemers nog met een bioscoopbon in het zonnetje gezet. Ter ondersteuning van de fietsende jeugd verzorgt de gemeente bij verschillende scholen voor spandoeken met de tekst: 'De scholen zijn weer begonnen!'

Haarlem bereikbaar

Voor de bereikbaarheid van de binnenstad is blijvende aandacht. Onder de noemer van 'Bestemming Bereikt' wordt een eenduidige, moderne campagne gevoerd waarmee alle activiteiten die de Haarlemse bereikbaarheid verbeteren onder de aandacht van het publiek worden gebracht. Te denken valt aan bouwboarden bij infrastructurele werken, bewegwijzering en flyers bij culturele activiteiten en campagnes ter bevordering van het gebruik van de fietsenstalling. We geven bij evenementen en voorstellingen een digitaal reisadvies en we wijzen op de mogelijkheden tot stalling.

In 2010 heeft de gemeente de opening van het fietsknooppuntensysteem gekoppeld aan de recordpoging van 'Heel Nederland Fietst' om in het Guinness Book of Records te komen. Hoewel de recordpoging mede door het stormachtige weer mislukte, is het knooppuntensysteem wel onder de aandacht gekomen.



Stimulering gebruik elektrische fietsen

In 2012 hebben verschillende bedrijven in de Waarderpolder meegedaan aan de campagne rij 2 op 5. De uitvoering is door de gemeente aan de Fietzersbond uitbesteed. De gemeente heeft daarvoor 30 elektrische fietsen aangeschaft die rouleerden tussen de verschillende bedrijven. Na beëindiging van de campagne zijn de elektrische fietsen in gebruik genomen door de toezichhoudende diensten in de gemeentelijke organisatie. Dit heeft er toe geleid dat het aantal elektrische scooters en dienstvoertuigen sterk is verminderd.

Promotie stalling Jacobijnestraat

Om de heropende fietsenstalling in de Jacobijnestraat weer onder de aandacht te brengen van het publiek is er in de Koningsstraat vanaf begin mei gedurende 6 weken geflyerd. De fietsenstalling in de Jacobijnestraat biedt 450 extra stallingsplekken op de zaterdag.



ACTIES EN CAMPAGNES TEGEN FIETSDIEFSTAL

12.0

In de afgelopen jaren heeft de gemeente Haarlem diverse acties en campagnes gevoerd om het aantal fietsendiefstallen terug te draaien.

Veilig fietsen achterlaten

Haarlem hanteert de 'Tulip' en het 'nietje' als standaard fietsparkeervoorzieningen. Fietsen kunnen veilig worden vastgemaakt aan beide fietsenstandaarden. Door het aanbindoog van de Tulip hoeven fietsers niet diep te bukken om hun fietsframe aan het oog te bevestigen.

De gemeente beschikt in het centrum over circa 1.500 bewaakte fietsstallingsplekken. In het stationsgebied over circa 900 bewaakte plekken en 5.020 plekken met toezicht. De fietsgevel bij het station gaat nog 1.700 fietsparkeerplekken bieden.

Zodra de nieuwe werkwijze rond de fietshandhaving en logistiek in de loop van dit jaar is geregeld, worden alle fietsen, die bij de gemeente in opslag zijn, geregistreerd in een database. Hierdoor kan een check plaatsvinden met het RDW-fietsdiefstalregister. Tot slot zet de politie in Haarlem ook lokfietsen in om fietsendiefstal tegen te gaan. Deze lokfietsen zijn uitgerust met een GPS-volgsysteem, waardoor de politie bij diefstal de fiets makkelijk kan volgen.





DE VERKEERSVEILIGHEID

 13.0

In de periode 2010–2014 heeft Haarlem veel aandacht besteed aan de verkeersveiligheid van fietsers. In het Uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur (Uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur Voortgangsrapportage) en de nota Verkeersveiligheid is dit thema uitgebreid uitgewerkt. Ook de komende periode tot 2018 worden inspanningen gepleegd op dit gebied.

Duurzaam veilig

De aanpak van verkeersveiligheid in Haarlem vloeit grotendeels voort uit het landelijke beleid 'Duurzaam Veilig'. Haarlem heeft naast kwantitatieve doelstellingen, het verminderen van het aantal doden en ziekenhuisgewonden, ook kwalitatieve doelstellingen geformuleerd. Dit om te voorkomen dat er alleen naar blackspots gekeken wordt en voorbij gegaan wordt aan de kwetsbare groep kinderen:

- We behouden het verkeersonderwijs op de basisscholen, de voorlichting aan de bevolking en aan andere groepen binnen de gemeente. Indien nodig worden deze verbeterd. Ook gaan we door met handhaving door de politie.
- In het HVVP zijn de Haarlemse wegen volgens de wegategorisering van Duurzaam Veilig naar functie ingedeeld. De komende jaren passen we de wegen aan aan hun functie als erftoegangsweg (30 km/u) of als gebiedsontsluitingsweg (50 km/u).
- Per jaar treffen we bij vier à vijf scholen maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid.
- Minimaal iedere twee jaar wordt een blackspotslijst opgesteld, waarna de locaties worden onderzocht en aangepakt. Anno 2015 heeft de gemeente geen black-spots meer.
- De gevoelens van subjectieve onveiligheid bij Haarlemmers moet verbeteren. We streven naar een betere score op het onderwerp 'ervaring verkeersonveiligheid' in de Omnibusenquête.

Educatie

We blijven het project 'Verkeerslokaal' ondersteunen. Scholieren krijgen in dit project les in verkeersveilig fietsen en worden, met onder andere een verkeersquiz, attent gemaakt op de drukke kruispunten in de schoolomgeving. Andere schoolcampagnes om veilig fietsgebruik te stimuleren zijn [hier](#) te lezen.

Verkeersveiligheid

- Om de verkeersveiligheid te vergroten richten we, waar het Programma Onderhoudswerken dat toe laat, woongebieden in tot 30 km/u gebieden.
- In overleg met bewoners zoeken we naar verbetering van de verkeersveiligheid van de Verspronckweg-Noord en op de dijk van Spaarndam.

- Bij vervanging van verkeerslichten voegt de gemeente, waar dat zinvol is, wachtijdvoorspelers toe. Deze maatregel heeft bewezen dat fietsers minder snel door rood licht rijden.
- Vanuit de extra collegegelden voor nieuw fietsbeleid gaat het college na of het zinvol is regensensoren in verkeerslichten te plaatsen. Als het regent krijgen fietsers dan sneller groen licht.

Overbodige paaltjes

De dagelijks beheerder van de gemeente heeft met de plaatselijke afdeling van de fietsersbond de gevaarlijke fietspaaltjes in Haarlem geïnventariseerd en weggehaald.

Stadsheidsbestrijding

In de periode 2010–2014 was er een aantal winters met hevige sneeuwval en gladheid. Voornamelijk nieuwe kruisingen en fietsstroken bleken in 2011 niet goed gestrooid en geveegd te zijn.

Het college heeft dit voortarend opgepakt. Na de vaststelling in 2012 leverde het verbeterde programma de gemeente in de volgende strenge winter van meerdere kanten complimenten op. Alle fietsroutes die onderdeel uitmaken van het primaire fietsnetwerk worden in geval van verwachte gladheid direct gestrooid en/of geveegd.

De jaarlijkse evaluatie levert vooral voor de fietser verbeteringen op.



De gemeente Haarlem ziet het belang van de fietser in. Haarlem stimuleert dan ook het fietsgebied. Het gemeentelijk fietsbeleid is de afgelopen vier jaar op verschillende manieren meer integraal van karakter geworden.

Meer integrale benadering van het fietsverkeer

Maatregelen uit het Haarlemse Verkeers- en Vervoersplan hebben geleid tot een meer integrale benadering van het fietsverkeer in Haarlem. De sociale veiligheid op het netwerk wordt verbeterd door extra aandacht voor de inpassing van het fietsnetwerk in de omgeving. De kwaliteitsverbetering van het hoofd fietsnetwerk, met duidelijk herkenbare en bredere fietspaden dient ook de verkeersveiligheid.

Er zijn veel raakvlakken met andere beleidsvelden als bijvoorbeeld Openbare Orde en Veiligheid (fietsdiefstapreventie), Sport en recreatie (fietsknooppunten en recreatieve fietsroutes), Milieu (Duurzzaamheid en klimaatbeleid) en Beheer Openbare Ruimte (fietsnetwerk prioriteit bij gemeentelijk strooibeeld).

De aanleg van een fietspad gaat vrijwel altijd gepaard met andere veranderingen van het straatbeeld, zoals drempels en asfaltering van wegen. Integraliteit speelt hierbij een belangrijke rol. Door de Structuurvisie Openbare Ruimte is het fietsbeleid nog duidelijker naast ander beleid gelegd.





MEERWAARDEFIETSEN

 15.0

Fietzers worden in Haarlem flink gewaardeerd. Wij gaan hier in op de toegevoegde waarde van de fiets voor de gemeente Haarlem.

Economische voordelen op de fiets

Uit het Continu Vakantie Onderzoek blijkt dat de bezoeker op de fiets van grote economische waarde is. De fiets brengt letterlijk geld van buiten naar binnen de stad. In Haarlem werden in 2014 twee miljoen bezoeken geregistreerd, waarvan 11% van de bezoekers met de fiets kwam. Dit betekent dat Haarlem op jaarbasis 220.000 fietsers ontvangt, die gemiddeld €36,90 uitgeven. In totaal brachten deze fietsende bezoekers in 2014 dus €8,1 miljoen naar Haarlem.

Dit is exclusief de bestedingen van fietsende Haarlammers zelf. Hierover zijn geen cijfers bekend. De onverminderde behoefte aan nog meer fietsparkeerplekken kan niet direct gekoppeld worden aan bestedingen (bijvoorbeeld euro's per persoon / per bezettingsduur of per dag), maar het geeft wel aan dat het directe economische belang van de fietser voor de stad aanzienlijk is. De beschikbare plekken zijn gedurende de gehele dag bezet en er is zelfs sprake van een tekort aan plekken.

Er is ook een indirect economisch belang: investeringen in fietsvoorzieningen leveren veel economische spin-off op. Ondernemers weten al jaren dat het grootste deel van hun omzet van fietsers en voetgangers komt.

Het aantrekkelijke centrum

Haarlem is trots op de hoge kwaliteit van haar binnenstad en wil deze waar mogelijk verbeteren onder de voorwaarden die bezoekers, bewoners en ondernemers stellen aan een aantrekkelijk centrum: een schoon, heel, veilig en gezellig centrum. De detailhandelsnota Haarlem Winkelstad 2002-2012 biedt hiertoe een aantal richtlijnen. Het stimuleren en faciliteren van fietsgebruik speelt een belangrijke rol in afspraken over de binnenstad die de gemeente met partners heeft gemaakt. Dit binnen thema's zoals; economie, leefbaarheid, duurzaamheid (en klimaatneutraliteit), aantrekkelijkheid, toegankelijkheid en energiek en onderscheidend zijn. Op deze thema's zijn gezamenlijke ambities opgesteld met concrete werkafspraken over bijvoorbeeld financiering of inzet. In convenanten met partners zet Haarlem stevig in op de toegevoegde waarde van de fietser en met name ook op de fietsbereikbaarheid van de stad.

Het stimuleren van fietsgebruik is niet alleen een van de belangrijkste manieren om economische groei te bevorderen, het ligt ook aan de basis van het duurzame imago van Haarlem.

Dit imago is gebaseerd op de kernwaarden 'oorspronkelijkheid, kwaliteit en menselijke maat' en het streven naar meer bezoekers die vaker terugkomen en meer besteden. Het leidt tot duurzame, economische groei en een hooggewaardeerde winkelstad die al meerdere malen bekroond is als 'Beste winkelstad van Nederland'. Door de stad in te richten voor de voetganger en fietser, wordt er ruimte gecreëerd voor ontmoetingen op plekken waar mensen graag willen zijn, waar woningwaardes stijgen en winkelpanden minder vaak leegstaan.

De gezondheidswinst van fietsers

Ten slotte is er nog de indirecte en afgeleide economische waarde van het fietsen. Fietsen vertaalt zich hierbij in gezondheidswinst voor mensen die op de fiets naar het werk gaan (één dag minder ziek per jaar), fietstransporten die sneller zijn binnen steden, extra werkgelegenheid door toenemende verkoop van fietsen en fietsonderdelen, fietstoerisme en recreatie. De toegevoegde waarde is een deel van de oplossing voor problemen, zoals obesitas, klimaatverandering en bereikbaarheid.

Voor Haarlem creëert de fiets dus vooral kansen en oplossingen. Naast een structurele bezuiniging van tien miljoen per jaar is er toch €500.000 extra vrijgemaakt voor fiets, groen en duurzaamheid.



KETENVERPLAATSING 16.0

Met fietsenstallingen gelegen aan één van de drukste fietsstraten, een fietskelder aan de rand van het centrale trein- en busstation en de uitgerolde Rode Loper richting het centrum stimuleert de gemeente Haarlem de fiets.

Het openbaar vervoersucces

De trein en bus naar Amsterdam en Schiphol rijden vaak en zijn druk bezet. De groei van de Haarlemse bevolking heeft geleid tot groeiende forenzenstromen. Omdat forenzen van huis naar het station fietsen is het fietsgebruik ook enorm gestegen.

Al in 2011 is in Haarlem de, op dat moment grootste, ondergrondse fietsenstalling van Europa geopend. De loopafstand naar het treinstation en het busstation is daardoor kort.



In 2002 werd de Zuidtangent geïntroduceerd, met de langste vrije busbaan van Europa die van Haarlem, via Hoofddorp naar Schiphol loopt. Deze hoogfrequente lijn kent minder haltes en zorgt vanaf het begin voor een grote vraag naar fietsenstallingen. Het succes van de Zuidtangent is in 2011 voortgezet door het op te nemen in de HOV-productformule R-net. Aan deze productformule hebben provincies, stadsregio's en gemeenten in de Randstad zich geëngageerd. De productformule voorziet in herkenbaar en hoogwaardig halte-meubilair, zoals abri's en overdekte fietsenstallingen met verlichting. Ook Haarlem doet hier vanaf het begin aan mee.

Uitbreiding R-netlijn

Momenteel is Haarlem samen met de provincie Noord-Holland bezig om het aantal fietsenstallingen bij drie R-nethaltes uit te breiden, de eerste in R-netstijl. Sinds 2014 zijn er in Haarlem drie nieuwe R-netlijnen bij gekomen met meer bussen richting Amsterdam-Zuid, Amstelveen en Hoofddorp. Eind 2015 komt er nog een R-netlijn bij richting IJmuiden.

Haarlem is continu bezig om openbaar vervoer en fietsgebruik te stimuleren en heeft inmiddels als pilot mogen dienen voor:

- Het 'OV-fiets en Lock en Go om de hoek' (2011), waarbij op kleinschalige locaties de OV-fiets formule met minimale voorzieningen is aangeboden. Dit gebeurde op het Houtplein en aan het Verwulft.
- In 2014 stond op het Houtplein, waar veel bussen komen, de fiets-chipkluis. Het doel was het technisch testen van deze nieuwe techniek voor stallen van fietsen.



SAMENWERKING



De gemeente Haarlem werkt intensief samen met andere overheden om het fietsbeleid te verbeteren en de bereikbaarheid voor fietsers te bevorderen.

Regionale bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland (voorzitter en secretariaat stuurgroep).

Bereikbaarheidsproblemen trekken zich niets aan van gemeentegrenzen. Sinds 2011 werken de gemeenten Haarlem, Bloemendaal, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Heemstede en Zandvoort samen op het gebied van bereikbaarheid. De gemeenten zijn akkoord gegaan met een regionale bereikbaarheidsvisie. Als eerste uitwerking hiervan wordt aan het bureau Mobycon opdracht gegeven een knelpuntenanalyse te maken van de regionale fietsroutes.

Regionaal fietsnetwerk met uitvoeringsprogramma

Verder hebben de gemeenten in Zuid-Kennemerland binnen de Regionale Bereikbaarheidsvisie afgesproken samen het regionaal fietsroutenetwerk te verbeteren. Het uitvoeringsprogramma hiervoor wordt naar verwachting in de tweede helft van 2015 vastgesteld. De gemeenten bespreken op het moment de finale oplevering.

Fietsknooppuntensysteem

In 2010 werd het fietsroutenetwerk Zuid-Kennemerland officieel geopend. Daarmee kwam er een einde aan de laatste blinde vlek van het fietsroutenetwerk in Noord-Holland. Dat toeristen en Amsterdammers onze fietsregio sindsdien in grote aantallen weten te vinden, blijkt wel uit de nog steeds groeiende vraag naar fietsroutekaarten





van onze regio. Ook de inwoners van Zuid-Kennemerland maken dankbaar gebruik van deze uitbreiding van hun fietsmogelijkheden.

Recreatieschap Spaarnwoude

Haarlem zit in het bestuur van het Recreatieschap Spaarnwoude. Hierin zitten ook de Provincie Noord-Holland, Amsterdam, Haarlemmermeer, Haarlemmerliede en Spaarnwoude en Velsen. Het recreatieschap Spaarnwoude werkt volgens een ontwikkelingsvisie waarin ook fietsprojecten worden meegenomen.

Nationaal Park Zuid-Kennemerland

De gemeente Haarlem zit samen met de gemeenten Zandvoort, Velsen en Bloemendaal in het overlegorgaan van het Nationaal Park Zuid-Kennemerland. Goede bereikbaarheid vanuit de stad en nieuwe fietsroutes zijn een terugkerend onderwerp.

Investeringsagenda Fiets Vervoersregio Amsterdam

De Stadsregio Amsterdam is per modaliteit bezig met Investeringsagenda's. Deze agenda's zijn nadere uitwerkingen van het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP). Voor de Investeringsagenda Fiets 2015-2025 is het fietsnetwerk afgestemd op het regionale netwerk van Haarlem/Zuid-Kennemerland. Een voorbeeld van een belangrijke verbindende schakel tussen deze regio's is de snelle fietsroute tussen Haarlem en Amsterdam. Dit wordt met geld van 'Fiets Filevrij' aangelegd en wordt gesteund door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Haarlem maakt zich verder hard voor een snelle fietsroute richting Schiphol. Dit past goed in de Strategische Agenda Toerisme in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) 2025 om meer toeristen en recreanten per fiets via een netwerk van snelle, hoogwaardige, aantrekkelijke en herkenbare fietsroutes vanuit de stad naar de regio te leiden.

Regionale Mobiliteitsvisie IJmond

De regio IJmond, een samenwerkingsverband van de gemeenten Velsen, Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest, kent sinds 2013 een regionale mobiliteitsvisie IJmond. Bij de totstandkoming van deze visie is nauw overleg geweest met Haarlem/Zuid-Kennemerland. Hierdoor is het regionale fietsnetwerk van IJmond afgestemd op het regionale netwerk van Haarlem/Zuid-Kennemerland. De belangrijkste regionale fietsroute in IJmond verbindt Heemskerk, Beverwijk, Velsen en sluit aan op de hoofd fietsroute in Haarlem/Zuid-Kennemerland.

De gemeente Haarlem en de provincie Noord-Holland werken samen aan het verwerven van subsidies voor het stimuleren van fietsgebruik.

COLOFON

Gemeente Haarlem

Grote Markt 2

Samenstelling:

Laura Meuleman
Vincent Barneveld
Frank Kool
Eltjo van Wijk
Bob de Jong
Pauline Souren
Pau Tjioe Kho

Redactie:

Marlieke Tijman
Annette Bruin

Opmaak:

Paswerk

Infographic:

www.cartographics.nl

Fietsenwinkel:

't Mannetje

Fietsclub:

Toerclub Excelsior Haarlem

Foto's:

Jurriaan Hoefsmit
Marlieke Tijman

Contact:

Laura Meuleman
lmeuleman@haarlem.nl
023 - 511 33 86